

ABITARE L'ITALIA TERRITORI, ECONOMIE, DISEGUAGLIANZE



XIV CONFERENZA SIU - 24/25/26 MARZO 2011

**Moccia F. Stazioni d'Italia. L'Italia unita dalle
ferrovie: due momenti della
costruzione del territorio nazionale**

www.planum.net
ISSN 1723-0993

Stazioni d'Italia

L'Italia unita dalle ferrovie: due momenti della costruzione del territorio nazionale.

Francesco Domenico Moccia

DPUU, Università Federico II

fdmoccia@unina.it

Atelier di riferimento: Accessibilità e connettività

Parole chiave: Quartieri di stazione, concentrazione urbana, città ecologica

La prima ferrovia italiana collegava Napoli con Portici e fu inaugurata nel 1836. La linea si estese successivamente fino a raggiungere prima Castellammare e poi Gragnano. Una diramazione si diresse verso Nocera. L'opera venne presentata come un divertimento del sovrano: le tre città toccate erano anche sede di residenze regali. La principale dimora borbonica era naturalmente nella capitale; c'era poi la Reggia di Portici ai piedi del Vesuvio, con il porto del Granatello, l'approdo utilizzato dalla corte per i collegamenti con Napoli. A Castellammare la famiglia reale passava molto del periodo estivo nella reggia di Quisisana. Questa versione popolare dello scopo della prima ferrovia è messa in dubbio dall'approfondimento dell'informazione storica. La stessa prima tratta ebbe grande successo di pubblico e venne usata da ogni ceto sociale. Lungo il suo percorso si svilupparono rapporti di natura commerciale, vi fioriva la pesca, la cantieristica, l'industria alimentare e i loro scambi.

In questo piccolo episodio della storia delle ferrovie vediamo riprodotto un processo che ritroviamo frequentemente nella concezione e realizzazione delle grandi infrastrutture. L'iniziativa statale per funzioni militari, burocratiche o tutte interne alle esigenze dominanti, con la sua realizzazione, viene fatta propria da tutta la società che la utilizza per i più disparati scopi. La più magnifica rete infrastrutturale che conosciamo, quella delle strade dell'impero romano, aveva lo scopo originario del controllo militare per mantenere il dominio di Roma sulle più remote provincie. Sugli stessi selciati non passavano solamente centurie, ma il grano delle Puglie per sfamare la capitale, le spezie orientali, gli schiavi.

Il motivo per cui le reti ferroviarie, come ogni grande sistema infrastrutturale ha questa impronta nettamente statale perfino nelle società liberali dipende dai loro costi e dall'elevato rischio dell'investimento. I privati hanno trovato conveniente realizzare ferrovie o tramvie solo all'interno di processi di colonizzazione di grande o piccola scala perché, in tal caso, i costi sostenuti erano compensati non solamente dai ricavi dell'esercizio del servizio di trasporto ma dalla valorizzazione fondiaria. Prima ancora che dalla teoria delle scienze regionali, trasporti e uso del suolo sono stati legati dagli affari. D'altra parte perché non dovremmo considerare gli sviluppatori i maggiori esperti di economia urbana? Molto spesso sono i precursori di teorie che si affermano con più tempo e fatica svelando a tutti quei segreti che hanno già arricchito le menti più geniali.

Rivolgendo lo sguardo al passato, lo stato si è sempre assunto il compito della difesa dei popoli e i sovrani potevano giustificare il loro dominio per questo servizio di sicurezza che erano in grado di fornire.

All'interno dei compiti di difesa, includendo anche quello di proteggere le popolazioni dai rischi naturali, c'era l'obbligo complementare della costruzione delle necessarie infrastrutture. In altre parole, il "genio" ha costituito un reparto dell'esercito fin dai più remoti tempi storici. La cosa si potrebbe anche ribaltare, come indicherebbero gli imperatori assiri e babilonesi. L'esigenza di costruire uno stato forte ed esteso era

indispensabile per la realizzazione di opere pubbliche quali le grandiose (per quei tempi) opere di regimazione delle acque del delta del Tigri. Come in Egitto le grandi civiltà basate sull'agricoltura nascono alla foce dei fiumi grazie al sistema d'irrigazione e controllo delle loro acque come solide strutture statali.

Soffermarsi sulla natura statale, pubblica e collettiva delle infrastrutture mette in luce un altro elemento fondativo ancora permanente nel loro universo simbolico. Sorvolo sulle diverse declinazioni dei tre termini usati, riferibili a momenti della realizzazione e dell'uso delle infrastrutture per passare all'esame di un altro fattore umano, quello della mobilità. All'origine, la nostra è una specie migrante; non nel senso della stagionalità, come gli uccelli che passano l'inverno in Africa e l'estate nei paesi dell'Europa settentrionale per essere sempre nel clima migliore per le loro esigenze. Questo genere di migrazione s'inserisce sempre armonicamente all'interno di una nicchia ecologica equilibrata. Quando il genere umano ha assunto il predominio sulle altre specie viventi del proprio ecosistema, ha rotto gli equilibri esistenti a proprio vantaggio appropriandosi della quota maggiore delle risorse, fino a esaurirle ed essere costretto a trasferirsi in un altro spazio dove poteva trovare ancora il cibo necessario. Ciò è avvenuto con i popoli cacciatori per l'esaurimento della selvaggina, ma anche per i popoli agricoltori per l'esaurimento delle fertilità del suolo.

Per le discipline che studiano lo spazio è importante porre attenzione a questi processi di territorializzazione delle comunità. L'etologia riconosce in molte specie, inclusa la nostra, azioni e riti di territorializzazione. Quando Rykwert enuncia, nella fondazione di Roma, il valore simbolico e religioso dello scavo del pomerio, sta descrivendo l'importanza dei perimetri per delimitare il territorio di una comunità. Vi trovano in esso radice tutti i successivi confini amministrativi? Comunque sotto questo profilo, lo spazio di una comunità è un fattore vitale della stessa, cui resta legata dal potente vincolo della fonte della propria sussistenza. All'origine è cibo e dimora.

Questi migranti affamati non erano un pericolo solamente per l'equilibrio degli ecosistemi, ma anche per il benessere e la vita stessa delle popolazioni più fortunate. Infatti le ragioni della mobilità erano di una tale radicalità da sostenere quegli impulsi alla cieca violenza che trovano radice solamente nella necessità della sopravvivenza della specie. Nessuna meraviglia che le migrazioni di tal genere diventassero guerre di conquista di territori e di popoli.

Verrebbe da pensare che l'odierna paura del migrate non sia del tutto infondata se risale alla competizione sui beni essenziali in grado di assicurare la sopravvivenza, all'indomani del crollo dell'illusione delle risorse globali illimitate e dell'inarrestabile traiettoria dello sviluppo, di fronte ad una crescita demografica in grado di attualizzare avvertimenti maltusiani. Con le traslazioni compiute dalla psicologia sociale delle caratteristiche dell'individuo al collettivo, collocheremmo queste paure all'interno di un sociale inconscio superio (o meglio supernoi), ben nascosto sotto i discorsi di razza, religione e civiltà, la sovrastruttura culturale rimediante alla vergogna per le pulsioni della specie.

Nella formazione dell'Italia Unita le due correnti appena richiamate s'incontrano: la costruzione statale di un sistema infrastrutturale ferroviario e i flussi migratori delle popolazioni italiane, ciascuna carica dei suoi motivi fondativi e delle sue spinte generando una direzione con la quale ciascuno dei rami si trova trasformato dall'apporto dell'altro. Le migrazioni passano in un processo di civilizzazione immettendosi nella struttura statale. L'istituzionalizzazione del movimento ne depotenzia il carattere violento e lo allontana dalla componente del potere scarnificandolo all'essenzialità del bisogno incanalato nelle strutture organizzative della nuova nazione e nelle sue istituzioni economiche di società industriale. A loro volta le ferrovie si popolarizzano nel proprio paesaggio e nella propria funzione. Li assoceremo, come nei film

neorealisti, alle valigie di cartone e agli abiti laceri. Saranno indispensabili al decollo industriale della nazione.

Questa domesticazione della mobilità non è stata sottolineata abbastanza né è stata apprezzata nella sua funzione di costruzione della nazione perché le tensioni sottese ai flussi erano efficacemente assorbite all'interno delle strutture formali a essi preposte. Le divise del personale, rappresentazione dell'etica di un'azienda nazionale; i primati tecnologici, orgoglio delle intelligenze del paese; il manifesto della modernità, speso con le avanguardie dell'architettura; sono alcune delle forme con le quali si è andata consolidando la struttura di una istituzione. Né va trascurata la dimensione temporale, perché poco altro è più unificante spazi lontani quanto il sincronismo degli orari ferroviari, quell'immateriale astrazione che collega il momento di un villaggio montano allo stesso attimo di un'assolata spiaggia del Sud pronunciata nella semplice espressione: " ore 12,34". Gli studiosi del tempo hanno riconosciuto il ruolo del sistema organizzativo ferroviario nell'affermazione dell'orologio nella vita moderna, a partire dalle esigenze del servizio.

Nel percorrere l'itinerario del migrante non può sfuggire come il passaggio dall'universo diacronico dell'ambiente rurale al mondo sincronico della precisione industriale abbia una tappa esperienziale nel viaggio di transizione in cui è possibile intravedere quasi un cronologico rito iniziatico.

Quando si parla di ferrovia, si esorbita l'attitudine all'osservazione dello spazio fisico urbano e territoriale. È altrettanto difficile separare l'infrastruttura dal servizio, sebbene ciò avvenga per legge, rischiando di perderne il senso e il valore: infatti, la parte fissa serve solamente a consentire il movimento di mezzi di trasporto cui sono affidate delle finalità. Perciò gli scopi non si riescono a cogliere nelle costruzioni di rotaie e stazioni, queste ci danno solo la cifra della trasformazione del territorio italiano sotto l'egida della modernità nella quale si ribadisce una cifra di predominio dei trasporti sull'urbanistica.

Celebrando quest'anno il secondo centenario della Scuola di ponti e strade, la Facoltà d'Ingegneria dell'Università Federico II non fa che affermarne il primato temporale nell'istruzione superiore pari alla sicurezza tecnica degli ingegneri ferroviari. La riprova è nell'obbligo delle città ad adattarsi alle ferrovie. Stiamo facendo un conteggio della ricorrenza del toponimo "scalo" nei centri abitati quale proxy statistico degli insediamenti determinati dalla rete ferroviaria. Sebbene il numero non sia noto, si sa intuitivamente l'influenza sulle dinamiche urbane di stazioni collocate talvolta a notevole distanza dalle città. Lo stimolo all'urbanizzazione è esercitato indipendentemente dalle condizioni di contesto e dalle premesse insediative storiche, alimentato da una dinamica intrinseca connessa alle attività legata agli scambi e dai relativi indotti inclusi i complementi residenziali.

La prossimità ai centri preesistenti aggiunge allo stimolo urbanizzativo quello della trasformazione urbana. L'integrazione non riguarda tanto l'infrastruttura in se stessa, la quale resta condizionata dalle intrinseche logiche di occupazione dello spazio, quanto il sistema di relazioni urbane che, specialmente a cavallo dei due secoli passati, concepiscono la stazione, un polo essenziale della rete di collegamenti cittadini e la stessa rete, il fattore fondamentale della forma urbana. Proprio Torino è il caso più eclatante di questa organicità in grado di innestare Porta Nuova sull'asse fondamentale del sistema degli spazi pubblici e rappresentativi (via Roma e Piazza S. Carlo) fino a Palazzo Madama e Palazzo Reale.

Se cerchiamo tratti comuni nelle città italiane, di nuovo dobbiamo ricorrere alle ferrovie. In nessuna nazione moderna troviamo una diversità urbana pari a quella italiana. Difficilmente la loro morfologia si può ricondurre a degli schemi fissi e quando si perviene a raggrupparle per somiglianza, si giunge comunque a una molteplicità di modelli. Abbiamo città dalla pianta unitaria organizzata dallo sviluppo di

una scacchiera, ma anche quelle che procedono per cerchi concentrici corrispondenti alle successive murazioni e bastionature. Nelle zone pianeggianti gli schemi stradali sono modificati dalla rete dei canali in quelle collinari dall'orografia. Le addizioni raggiungono dimensioni rilevanti e tessuti fortemente caratterizzati e consolidati nel tempo, per non parlare della diffusione recente e l'invasione delle campagne. Bisogna risalire agli impianti medioevali per trovare delle identità fisse e per certi aspetti somiglianti sempre che ci si muovi all'interno di perimetrati ambiti regionali.

Nell'appena accennata varietà, quando ci ancoriamo alle ferrovie, abbiamo qualche elemento di certa uniformità come la stazione centrale, concetto sconosciuto a Londra, Parigi, Bruxelles e tante altre città europee. Non è che le città italiane non abbiano più di una stazione, ma a differenza delle altre, c'è n'è sempre una principale a dimostrazione dell'unicità della rete nazionale. Nel già accennato sistema morfologico basato sui collegamenti, la gerarchia ferroviaria si tramuta in gerarchia urbana o perlomeno nella sua accentuazione per effetto della trasformazione ferroviaria. L'azione polarizzante, in questo modo, si traduce in effetto centralizzante con immediato corrispettivo nel simbolismo rappresentativo urbano. Si può dire che l'integrazione della stazione nella città significa l'integrazione della città nel sistema ferroviario italiano così univocamente tracciato e, attraverso di esso, nella nazione italiana?

Che l'operazione sia riuscita o no, l'idea mantiene una sua attualità se al cuore delle politiche di convergenza dell'Unione Europea, c'è il programma di comunicazione TEN-T. Gli effetti dei confini nazionali sulla rete delle città erano stati già notati da Christaller. Il diradamento delle connessioni e la riduzione del rango dei centri porta progressivamente verso una desertificazione funzionale fino a segnare il passaggio come un vuoto insediativo. Queste soglie costituite da lacune, anche quando cadono le barriere, mantengono la discontinuità del territorio europeo vivo. La ricucitura diventa oggetto dei programmi transfrontalieri mentre si riconnettono le reti nazionali nei grandi attraversamenti europei.

La riproposizione dell'unificazione territoriale, questa volta a livello continentale, ripercorre le strade dei collegamenti ferroviari avvantaggiandosi dei progressi tecnologici del TGV. Il vantaggio dei francesi ci fa intravedere la capacità di penetrazione della maglia nel territorio come quella di ristrutturare il sistema urbano. Alla scala micro, si registra la capacità di innescare trasformazioni urbane in ogni città raggiunta dal nuovo sistema di trasporto con il rinnovo di aree urbane prossime alle stazioni o con la creazione di nuovi insediamenti quando le fermate capitano in aree periferiche, non urbanizzate. Ogni polo costituisce la localizzazione di servizi rari in grado di contribuire al policentrismo urbano. Nonostante sono fuori dell'orizzonte della nostra epoca quelle operazioni di timbro hausmaniano di riconfigurazione del sistema di circolazione delle città attraverso i grandi tagli di nuove arterie stradali o la creazione di nuovi quartieri con grandi assi di comunicazione, la concentrazione su più limitate aree di riconversione con metodi di intervento più adattativi rispetto agli impianti urbanistici esistenti, non mancherà di riorganizzare gli equilibri delle parti urbane, rispondendo alle domande delle nuove funzioni e ruoli della città.

I mutamenti delle città italiane, paragonati a quelli delle città francesi, fatta poche eccezioni, sono molto più modesti. L'annuncio della "cura del ferro" è stato proclamato senza che potessimo vedere delle grandi conseguenze sul piano fisico. La formula è stata più che efficace a introdurre la visione di una nuova fase dell'urbanesimo affidato alla centralità del trasporto pubblico di massa con tutte le conseguenze sulla riconfigurazione dello spazio, ma si ha l'impressione che l'idea ha aleggiato sulle città italiane senza toccare terra. Non siamo nuovi all'inerzia del nostro sistema urbano sebbene molteplici esigenze esercitino una pressione per il cambiamento introducendo continue oscillazioni sulle tendenze e sui nuovi assetti. Ci affanniamo a coglierne ogni carattere innovativo con operazioni di amplificazione mediatica. Come il

chimico, abbiamo bisogno di mettere sotto il microscopio gli elementi che analizziamo e finiamo per vederli irrimediabilmente ingranditi rispetto alla realtà, lasciandoci imbrigliare dal gioco illusionistico delle lenti.

Però se guadagniamo una certa distanza dall'ultima ricerca, emergono le permanenze dei tempi lunghi e le loro capacità di assorbimento dei mutamenti. Può essere effetto di un'irreversibile decadenza, quanto lo straordinario valore dell'eredità lasciataci dalla civiltà degli antenati, la vitalità delle strutture urbanistiche, la loro capacità di risposta alle esigenze dei nostri tempi. Questa cornice circoscrive con maggior rigore la portata più parziale dei processi di trasformazione urbanistica potenziali perlomeno nelle maggiori città. Ciò nonostante, il mutamento tecnologico e organizzativo ferroviario hanno determinato circoscritte aree ipofunzionali, quando non del tutto in disuso, cui, come sempre succede in questi casi, si accompagnano fenomeni degenerativi introducendo degrado nei tessuti urbani.

Si pongono, perciò obiettivi minimi di risanamento comunque lasciati irrisolti o affrontati con programmi minimalisti. Una spinta alla trasformazione è data dalla rendita di posizione. Le ferrovie britanniche, quando il governo strinse i cordoni della borsa, ricavarono dallo sviluppo delle aree ferroviarie i fondi per gli ammodernamenti degli impianti, suggerendo una politica aziendale anche per il nostro ente di stato. Fortunatamente è passata la fase nella quale i valori immobiliari superavano il pregio del servizio. Surclassato dal trasporto su gomma nelle tratte brevi, da quello aereo su quelle lunghe, la ferrovia sembrava consegnata alla storia come uno dei tanti relitti del passato, da conservare, al massimo, nei musei come reperto di un'epoca tramontata.

Oggi i treni ad alta velocità sono competitivi perché possono penetrare nel cuore delle grandi città, utilizzando le tratte attestare nelle stazioni centrali fin dalla seconda metà del XIX sec. Per realizzare il nuovo servizio, fatte salvi i nuovi impianti tecnologici, sarebbe bastato aggiungere qualche piattaforma su cui attestare i nuovi treni. Le Ferrovie dello Stato hanno praticato una politica d'immagine, sublimando in simbolismo architettonico il messaggio innovativo della nuova rete. Sull'ondata di concorsi promossa nella prima metà del primo decennio del terzo millennio, sembra essersi allungata l'ombra del pioneristico concorso per la stazione di Bologna del 1983. La delusione per la soluzione urbanistica si era rimbalzata, allora tra la chiarezza programmatica dei committenti e la capacità di visione e di proposta dei concorrenti. La soluzione è stata quella di accantonare il tema urbanistico, le sue terre mobili, dove le polemiche potevano allignare acquistando maggiore cattiveria fino a vanificare ogni sforzo di avanzamento.

La via d'uscita è stata quella di circoscrivere la portata del progetto, concentrarsi sulle aree di cui si ha il diretto controllo, limitare alle funzioni del traffico e dei passeggeri, spingendo l'innovazione all'ampliamento dei servizi verso il sempre redditizio commerciale e puntare tutto sulla qualità dell'architettura. La semplice constatazione della rinunciataria riduzione della portata delle operazioni, facilmente contrastabile con la realistica dell'impegno, resta una critica legittima ma altrettanto senza sbocco, se non cerca di rimediare a quella confusione, mancanza di prospettiva in cui Bologna era rimasta impantanata. In ogni caso non sembra funzionare la divisione dei ruoli per cui rimandare al POC i problemi contestuali significa preferire il disegno di stazione più introverso e meno aperto alla città (diversamente da quello proposto da MRDV). La segmentazione decisionale potrebbe semplificare le operazioni e fare passi importanti come quello avanzato dal POC il cui pregio maggiore appare nella ricucitura operata con la Bolognina attraverso il potenziamento del trasporto pubblico.

Per il traffico locale, le grandi città metropolitane hanno intrecciato legami con estesi territori utilizzando, alla loro fondazione e progressiva estensione, una sommatoria, perfino caotica di linee tramviarie e ferroviarie, costruite da diverse società e con una varietà di effetti urbanizzativi. Nessuna città come Berlino ha saputo mantenere una continuità della centralità del trasporto collettivo su ferro anche quando la

divisione tra i due blocchi creò enormi difficoltà alla gestione di una rete che si poteva avvalere di soprelevata, sotterranea e linee regionali. Le metropolitane italiane sono relativamente recenti, la loro lunghezza insignificante, comparata a quelle delle città europee della stessa taglia demografica, ma il loro beneficio è palese per tutti i cittadini cui si presenta come l'unica modalità praticabile nelle zone più dense e centrali. Solo negli ultimi anni si vanno ottimizzando gli intrecci tra le modalità di trasporto contribuendo a innervare il sistema ferroviario sempre più organicamente nel tessuto urbano.

La soluzione di Podrecca premiata a Bolzano sembra aver superato le difficoltà, gli impacci e le paure che avevano frenato la portata urbanistica connessa al rinnovo delle stazioni. Certamente si tratta di un caso ampiamente generalizzabile perché la disponibilità di scali merci in aree centrali è quanto mai frequente. La proposta della loro urbanizzazione è una soluzione per una molteplicità di problemi nonché fonte di altrettanto cospicui vantaggi. E' anche evidente come si è voluta preferire una declinazione localistica nell'accordare la preferenza a un'immagine dagli ammiccamenti asburgici e dalle dichiarate intenzioni di ambientamento con i tessuti storici.

Al contrario, i nodi della rete europea introducono una spinta sovra locale anche materialmente rappresentata dai luoghi d'ingresso dei traffici e delle relazioni provenienti dalle grandi distanze, dai fabbricati di rappresentanza, scambi, direzionalità di aziende, società enti internazionali. Nelle funzioni e nei simboli, la globalizzazione s'incunea in questi vuoti urbani e li colma con i suoi terminali. Il che non manca di generare la reazione dei residenti specialmente quando la trasformazione li mette in competizione e minaccia processi di sostituzioni nei quali essi si avvertono più deboli. In questi micro conflitti si gioca la partita della convergenza. Alla prova dei fatti, la connessione nelle grandi reti continentali dei luoghi delle città si può avverare attraverso le imposizioni delle istituzioni e delle organizzazioni, oppure deve essere in grado di coinvolgere le popolazioni locali come protagonista dell'integrazione.

Verso la fine di questo ragionamento sembrano essersi invertiti i termini della questione. Abbiamo iniziato dalla notazione di una funziona mitigatrice nella violenza della migrazione dei popoli affidata all'istituzionalizzazione della mobilità, ci ritroviamo con il suo opposto, alla mobilità del potere e alla necessità di mitigarne l'atterraggio nel locale, a congegnare un dispositivo del nodo dialogante, un modello urbano dell'integrazione tra locale e globale.

La constatazione più radicale, per rimanere ancorati al tema di fondo riguarda il senso delle migrazioni, la molla che spinge la specie alla mobilità. Siamo giunti in un mondo dove, dopo aver esaurito le risorse di un ecosistema, è inutile mettersi in viaggio per trovarne un'altro, vergine, allo stato naturale da utilizzare per la sopravvivenza. Già tutti sono stati occupati, degradati di analoga misura. L'impronta ecologica ha ricoperto il pianeta. Anche qui, troviamo un ribaltamento da operare, più vasto dell'integrazione della residenza sociale nelle trasformazioni urbanistiche per integrare la resistenza sociale. La sostenibilità eco sistemica non è più oggetto di una ricerca ma il risultato di una costruzione. Per questo motivo i quartieri di stazione assumono l'impegno alla realizzazione di parti di eco città anche sul piano simbolico.